

«КРИТИК транспортных систем городов» с номинациями: А. Книги 2010–2016 годов. Б. Статьи/циклы статей в сборниках наших конференций 2010–2016 годов. В. Статьи в любых изданиях по ТСГ.

К сожалению, следует признать, что конкурс не дал ожидаемых результатов. По его итогам, для публикации в сборнике, отобраны только две работы:

- Корягин М.Е. Заметки о транспортной науке и практике;
- Пугачёв И.Н. Рецензия на сборник 2016 года.

В следующем, 2018 году, будет проведен второй конкурс – *надемся, он будет более успешным.*

УДК 656.02, 655.411

## **ЗАМЕТКИ О ТРАНСПОРТНОЙ НАУКЕ И ПРАКТИКЕ**

**М.Е. Корягин**

*В заметках изложены два вопроса. В первой части речь идет о развитии городских транспортных систем. Основная проблема состоит в том, что городские руководители, решая тактические задачи ухудшают долгосрочные перспективы развития города. Во второй части рассказано о плачевном состоянии российской транспортной науке в разрезе публикаций в ведущих журналах.*

*The notes consist of two parts. The first part deals with the development of urban transport systems. The main problem is that solving tactical tasks city authorities worsen the long-term prospects for the development of the city. The second part tells about the deplorable situation in Russian transport science in the context of publications in top journals.*

Проблема любой теории заключается в глубине и широте взгляда на проблему. Транспортные проблемы российских городов не возникли на пустом месте. Две проблемы дураки и дороги слились воедино на улицах и во дворах.

Зададим себе вопрос как изменится центральная часть наших городов? Она не может развиваться также стремительно, как пустынные окраины. То, что сейчас строится, будет эксплуатироваться десятки и даже сотни лет. Что будет через сто лет? Как будут жить люди в городах? Прогнозы могут расходиться кардинально,

соответственно, решения правильные для одного прогноза подвижности населения будут неприемлемы для другого.

С другой стороны, люди приспосабливаются к городу. Возьмем классическую модель системы массового обслуживания с ожиданием или модель Гриншилдса – при превышении пропускной способности получаем бесконечную очередь, но в реальности этого не происходит.

То есть если мы рассматриваем локальную задачу, не учитывающую приспособление населения к складывающимся условиям жизни (а также бизнеса и городских властей), то мы можем впасть в жуткую депрессию.

Но город не является замкнутой системой. Есть не только ближайшие территории, но и другие города. Если человек не может найти себя в данном городе, то он может переехать в другой и даже в другую страну. Таким образом, мобильность населения сглаживает проблемы городов, не доводит их до коллапса.

Для города важно понять для каких людей он построен и развивается? Из ответа на этот вопрос вытекают и решения.

Город является «игроком» на рынке, который борется за людей (не только за количество, но и качество). Возможности развития города (стратегии) зависят от многих обстоятельств, не последнюю роль в которых играют финансы. Что является целью игрока – Прибыль. Прибыль города нужно рассматривать в долгосрочной перспективе, поэтому необходимо учитывать потребности различных категорий населения.

Было бы неплохо, если бы у городов было больше возможностей для решения сложных транспортных проблем, но не менее важна связь затраченных денег с результатами, то есть деньги, потраченные из муниципального бюджета должны, хотя бы в отдаленной перспективе, окупиться. Но российская бюджетная система не позволяет окупаться проектам улучшающим жизнь населения – большую часть доходов получают федеральный и региональные бюджеты. С другой стороны, отсутствие долгосрочной стратегии развития страны и невысокий уровень муниципальных управленцев могут привести к неадекватным решениям даже при наличии финансовых возможностей. При этом вертикаль власти не видит проблем простого человека и не обеспечивает свободы действий местных органов власти, необходимой для развития.

С другой стороны, развитие небольших и средних городов (а также деревень и сел) при ограниченных ресурсах может ухудшать перспективы развития крупных городов. Нужны ли им такие конкуренты?

Если посмотреть на более высокий уровень улучшение условий жизни в российских городах снижает отток квалифицированных кадров в другие страны, а также делает возможным обратный процесс, что является угрозой для развития других стран.

Таким образом, развитие городов – это жесткая схватка за людей. От плохих решений в одних городах выигрывают другие, и жизнь продолжается.

Вторая часть заметок посвящена публикационной активности российских ученых в области транспорта. В настоящее время большое значение в научных и образовательных учреждениях приобретают наукометрические критерии: РИНЦ, ВАК, Scopus, ссылки, индекс Хирша и т.д. (в частности ужесточились требования к членам диссертационных советов). Без численной оценки результативности научного труда не обойтись. С другой стороны, любые показатели подвержены манипулированию и к ним нужно относиться настороженно.

В одной из статей Евгений Балацкий рассказывает о манипуляциях с РИНЦ, однако всем известны махинации КФУ со Scopus. Все продается и покупается, даже соавторство в статьях в ведущих мировых журналах. Но манипулировать в международных базах труднее и дороже, соответственно, к ним больше доверия.

Поэтому президент в известных майских указах обратил внимание на низкий уровень публикационной активности наших ученых в международных базах.

В открытом доступе SCIMAGO мы можем проанализировать ситуацию в Scopus. Наилучшим образом для транспортных систем городов подходит категория Transportation. Рассмотрим ситуацию с российскими публикациями в 2015 году в данной категории.

Мы занимаем 34 место в мире с 37 публикациями с 5 цитатами, из которых 3 – самоцитирование. Для сравнения в Китае – 821/196/109. Например, мы отстаем от таких небольших стран, как Словакия, Хорватия, Чили. По индексу Хирша мы занимаем 43 место, по количеству цитат – 44.

Для такой крупной страны как Россия перевозки имеют большое значение, и наши научные результаты не соответствуют потребностям страны.

Можно сослаться на отсутствие отечественных журналов в данной категории. Но в последние годы десятки российских журналов стали индексироваться в Scopus.

Проблема в разрозненности наших ученых, недостаточной вовлеченности в международные проекты, плохое знание международного опыта. Создание качественного транспортного журнала с высокими требованиями к качеству статей, проведение действительно международных конференций не под силу общественной организации. Поддержка транспортных вузов, институтов и предприятий позволит решить данные вопросы.

Но что каждый из нас сделал для продвижения России в международных рейтингах? Сколько у нас качественных публикаций в ведущих мировых журналах?

Для того чтобы зарегистрировать журнал в Scopus статьи из этого журнала должны цитироваться в других журналах Scopus, главный редактор и члены редколлегии должны иметь высокий индекс Хирша в Scopus. Поэтому и каждый из нас должен показать, что может проводить исследования на мировом уровне!

*Поступила 17 ноября 2016 г.*

## **РЕЦЕНЗИЯ НА СБОРНИК 2016 ГОДА**

**И.Н. Пугачёв**

Сборник 23 екатеринбургской конференции, как зеркало отразил проблемы прочно стоящие, вот уже почти два десятилетия в крупных городах России. И, наверно, только последние пять лет, этим проблемам стали уделять внимание муниципальные власти в разной степени активности. Наиболее активно эти вопросы рассматривались в двух десятках городов России (Москва, Петербург, Екатеринбург, Казань, Калининград, Ростов, Иркутск, Хабаровск, Пермь и др.), там, где проблемы организации городского движения надежно захлестнули горло дорог, исчерпали их пропускную способность. Следует отметить, что в отмеченных городах есть хоть ка-